

gazette

2001

swiss fireball

4-01

Präsident

François Schluchter
Grossholzweg 16, 3073 Gümligen
(P) 031 951 54 30
(G) 031 325 81 31
e-mail: francois.schluchter@bit.admin.ch

Sekretärin

Sonja Zaugg
Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick
(P) 062 871 09 97
(G) 062 871 71 90
e-mail: supidu@bluewin.ch

Kassier a.i

Kurt Venhoda
Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick
(P) 062 871 09 97
(G) 062 871 39 32
Natel: 076 364 16 42
e-mail: supidu@bluewin.ch
Postcheckkonto 80-61962-5

Regattachefin

Brigitte Mauchle
Wiesental, 9402 Mörschwil
(P) 071 866 24 38
(G) 071 844 12 42
e-mail: adrian-brigitte@bluewin.ch

Pressechef

Adrian Huber
Wiesental, 9402 Mörschwil
(P) 071 866 24 38
e-mail: adrian-brigitte@bluewin.ch

Beisitzer

Webmaster

Claudia Streuli
Grafenauweg 11, 6300 Zug
(P) 041 710 52 64
e-mail: c_streuli@bluewin.ch

Gazette Redaktion

Maja Suter
Grossholzweg 14, 3073 Gümligen
(P) 031 951 29 69
Natel: 079 506 12 89
(G) 031 631 23 95
e-mail: suter@itpa.unibe.ch

Gazette Layout a.i.

Beat Stocker
Grafenauweg 11, 6300 Zug
(P) 041 710 52 64
Natel: 079 292 15 61
e-mail: stobe@bluewin.ch

Europa-Commodore

Fritz Widmer
Schulstr. 4, 8280 Kreuzlingen
(P) 071 672 35 38
(G) 052 635 12 88
Fax: 071 672 35 38
e-mail: heikefritz.widmer@bluewin.ch

Post an SF:

Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick
e-mail: supidu@bluewin.ch

Flottenchefs/Regionen

Bodensee

Adrian Huber
Wiesental, 9402 Mörschwil
(P) 071 866 24 38
(G) 071 844 85 07
e-mail: adrian-brigitte@bluewin.ch

Walensee

Markus Hofstetter
Hauptstr.48, 8867 Niederurnen
(P) 055 610 17 32
(G) 055 618 65 19
e-mail: m.hofstetter@netstal.com

Hallwilersee

Patrick Eberling
Kirchgasse 2
5000 Aarau AG
(P) 062 822 29 97
e-mail: eberling33@hotmail.com

Bielersee

Werner Aebi
Kistlerweg14, 3270 Aarberg
(P) 032 392 31 60
Natel 079 312 47 68
e-mail: werner.aebi@bluewin.ch

Bern

Dario Bischoff
Pfaffenbühlweg 34, 3604 Thun
(P) 078 685 44 58

Zürich

Ivo Helbig
Im Tiergarten 23, 8055 Zürich
(P) 01 461 45 66

Lac de Neuchatel

Frederic Duvoisin
Battieux 3a, 3013 Colombier
(G) 032 841 10 66
e-mail: info@duvoisinnautique.ch

SF im Internet: www.fireball.ch

**Nicht vergessen:
GV am 26. Januar 02
17.00 Uhr in Gipf-Oberfrick**

**Für Speis und Trank sorgt der
Fanclub von SUI 14728!**

Unbedingt anmelden!

Das Warten hat sich gelohnt!

**Unser neuer Flyer ist da.
Präsentation an der GV mit
einem spendierten Apero von
Swiss Fireball!**

Achtung Datum vormerken:

SM / EM 2002

im südlichen Maccagno

22. 8. bis. 1. 9. 2002

WM 2002 in Tampa Florida

Die Schweiz kämpft mit folgenden Teilnehmern mit:

SUI 14539 Hofstetter/Krieg
SUI 14752 Suter/Züst
SUI 14540 Moser/Moser
SUI 14718 Venhoda/Zaugg
SUI 14724 Huber/Mauchle

Pinboard

Inhalt:	Seite:
Ausschreibungen	
<i>Skiweekend</i>	4
<i>Ski & Voile d'Antibes</i>	5
<i>Mammern</i>	6
<i>SM / EM 2002</i>	7
Der Vorstand berichtet	9
Einladung GV 2002	10
Interview	13
Service	16
Nachschlagewerk	19
SF- Kamera	20
Regattaplan 2001 (1)	21
Jahresrückblick	22
Regattaplan 2001 (2)	24
Regattaberichte	26
Slowenische Meisterschaften	33
Plauschwochenende Schluchsee	37
Abschied	39
Flottenberichte	40

Ausschreibungen 2002



SKI-WEEKEND 2002

- Wo : Pizol, Wangs
- Preis : ca. 60.- / Person, 1/2-Pension
(Nachtessen/ Übernachtung/
Frühstück)
- Skipass: 2 Tage, ca. 75.-

Anmeldung bis spätestens 25.12.2001

Sonja Zaugg, Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick 062/ 871 71 90
supidu@bluewin.ch

Ketten / Seile
Abdeckplanen
Bootszubehör
Bojen / Beschläge
Segelschuhe / Stiefel
Schutznetze / Gurten
Segel-/Freizeitbekleidung
Eigene Werkstatt für
Spleissen / Pressungen



Seilerei Denzler AG Torgasse 8, beim Bellevue, 8024 Zürich
Tel.: 01 252 58 34 - Fax.: 01 252 58 39
seilerei-denzler@seilerei-denzler.ch

Club Nautique d'Antibes

29eme Ski & Voile 31.Janvier - 3. Février 2002

FORMULE 18 - HOBIE CAT 16 - DART - TORNADO - FIREBALL

Club Nautique d'Antibes Juan les Pins
Port Gallice
Juan les Pins
France

Adresse Club:
CN d'Antibes
Quai du Fort Carré
Port Vauban
06600 Antibes



Die Bucht von Juan les Pins ist ein aussergewöhnlicher Ort um Regatten zu veranstalten.

Regattasegeln ist hier die meiste Zeit des Jahres möglich, bei guten Wind- und Meerbedingungen.

Weiter Infos und Online-Registration unter:
www.club-nautique-antibes.com



Ausschreibungen 2002



JOLLENREGATTA MAMMERN Fireball / Contender / 485er 27. / 28. April 2002

Segler-
Vereinigung
Mammern



- Klassen** : Fireball, Contender und 485er
- Meldestelle** : Erich Ott
Im Geere 2, 8552 Felben
Telefon G: 01/ 395 16 96
Fax G: 01/ 395 16 17 (Vermerk: Ott)
Telefon Privat bis 19.30 Uhr 052/765 19 75
E-Mail: erich.ott@ebp.ch
- Meldegeld** : Zweimannjollen Fr. 50.-
Einmannjollen Fr. 35.-
- Meldeschluss** : 18. April 2002
Nachmeldung bis 1 Stunde vor Start
- Segelanweisungen** : Ausgabe am Samstag ab 11.30 Uhr
am Landungssteg Mammern
- 1. Start** : Samstag 27. April 2002 14.00 Uhr
Weitere Wettfahrten werden bekanntgegeben
- Regattabahn** : Gemäss Kurskarte in den Segelanweisungen
Wettsegelbestimmungen gemäss IWB / SVM
- Preise** : Punktepreise für die Ränge 1 bis 3
Erinnerungspreis für alle Teilnehmer
- Liegeplätze** : Landungssteg, Seestrasse, Wiese Restaurant Schiff,
Campingplatz Hanhart
- Parkplätze Auto** : Parkplatz Gemeinde und beim Bahnhof
- Rahmenprogramm** : Nachtessen am Samstag
(Das Nachtessen für die Teilnehmer ist im Meldegeld inbegriffen)
- Haftung** : Die Seglervereinigung Mammern schliesst jede Haftung aus.



Maccagno 2002

Gemeinsame Schweizer Meisterschaft Italienische Meisterschaft & Grand National

Samstag, 23.8.2002 bis Montag, 26.8.2002
Vermessung am Freitag, 22.8.2002 ab 9 Uhr

Organisation:
Unione Velica Maccagno
Associazione Italiana Fireball
Swiss Fireball

Weitere Informationen in der Gazette 1-02

Der Höhepunkt der europäischen Saison 2002: Euro 2002 in Maccagno

Vom 28.8.2002 bis 1.9.2002

Vermessung am Dienstag 22.8.2002 ab 9 Uhr
Weitere Informationen in der Gazette 1-02

FIREBALL

SAILS
FLEET
DOMINATION
Check out P&B
SAIL SUCCESS
in your fleet!

COVERS
Manufactured
by us in-house.
Flat, Overboom
in PVC coated
polyester or
BREATHABLE
polyester
cotton, plus
nylon
Undercovers.

NEW!
Buy all your
dinghy
equipment
easily with
P&B's new
secure
on-line
shopping
site:
www.pinbax.com



CHANDLERY

80 pages of the most
comprehensive range of specialist
dinghy equipment presented in full
colour and FREE! If you haven't
received your copy of the new
P&B DINGHY CATALOGUE 2001
Phone, Fax or Email us now.



VISIT OUR WEBSITE:-
<http://www.pinbax.com>

VISIT OUR SHOP:-

RESULTS
2000
1st*, 2nd, 3rd
Worlds
2nd & 3rd
Pre-Worlds
2nd, 3rd, 4th, 6th
Europeans
1st
Irish Nationals
1st
Czech
Nationals
*part inventory

FIREBALL
by WINDER
finished to
Championship
Winning
Specification.

**SPARS &
RIGGING**
Proctor or Super
Spars race-tuned
and ready
to win!
Delivered in
the UK within
7 days.

Heathfield Way, Kings Heath, Northampton. NN5 7QP.
Tel: 01604 592808 Fax: 01604 592818 Email: pinbax@skynet.co.uk

Ein RIESIGES Danke schön an Michael!

Für die Gazette Nr. 4-97 habe ich die Redaktion übernommen. Da ich jedoch nicht alles, d.h. Redaktion und Layout, machen wollte und konnte, holte ich für das Layout professionelle Hilfe. Dieses wurde dann zum ersten Mal digital erstellt im Lithodruck angefertigt. Das Resultat war gut, aber der Preis zu teuer. Da sprang Michael Schaefer in die Bresche und war bereit, diesen Teil der Gazette Produktion zu übernehmen. Für Gazette 1-98 erwarb er sich den Microsoft Publisher und machte sich an die neue Materie. Die Gazette wird seither digital erstellt und in einem DocuTec Verfahren gedruckt. Nun ja, es war harte Arbeit und es gab vieles zu lernen. Und immer wieder gab es Probleme beim Drucken. - Aber Michael schaffte es (auch wenn er manchmal verzweifelt anrief und bereit war, den Computer zum Fenster hinaus zu werfen)!



Er hat auch super Arbeit geleistet im Kreieren von neuen Titelseiten, neuem Seitenlayout, der Gestaltung von verschiedenen Beiträgen, dem Plazieren von Bildern und mit seinen exzellenten Idee für Neues. Zudem war ich froh um seine Unterstützung, wenn mir mal der Mumm ausging und ich genug von der Sache hatte. Er hat es immer fertig gebracht, mich wieder zu motivieren.

Nun hat er das System mit dem digitalen Druck im Griff und 3½ Jahre eine wirklich schön zu-

sammengestellte und illustrierte Gazette produziert. Und dabei haben wir super zusammengearbeitet. Die Zeit hat mir Freude gemacht. Dafür möchte ich Michael ganz, ganz herzlich danken. Ich hoffe natürlich, dass wir auch ohne gemeinsame Aufgabe den guten Kontakt nicht verlieren.



Nun, ich verstehe, dass Michael in Zukunft seine Freizeit für die vergrößerte Familie brauchen wird. Dennoch hoffe ich, dass er und Meli uns als aktive Regatteure erhalten bleiben. Nun, Michael, vielleicht bist du genau so gut geeignet ein Regatta-Babysitter System aufzubauen, sodass wir nicht nur euch sondern auch die anderen jungen Eltern oft an den Regatten sehen werden. Ich zähle auf dich!

Michael, nochmals herzlichen Dank für eine gute Zeit.

Maja von der Gazette Redaktion

P.S. Mit Beat Stocker hat Michael einen feinen Nachfolger gefunden, der mit Gazette 3-01 schon seinen ersten Erfolg buchen kann.

Einladung GV



Einladung zur Generalversammlung 2002

Datum: 26.1.2002

Ort: Waldhütte Gipf-Oberfrick

Beginn: 17.00 Uhr

Traktanden:

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmenzähler
3. Protokoll der GV 2001 (siehe Gazette 1/01)
4. Regattawesen
5. Mitteilungen des Vorstandes
6. Bericht Fireball International
7. Kasse
8. Swiss Cup 2001 mit Preisverteilung
9. Wahlen
10. Mitgliederanträge
11. Ehrungen
12. Verschiedenes

Anträge: schriftlich bis 31.12.2001 an François Schluchter

Anschliessendes Nachtessen:

Dieses Jahr hat der Supi-Chistli Fanclub angeboten für uns ein „catering“ zu organisieren und uns zu bewirten. Ihr müsst also nichts mitbringen, euch aber rechtzeitig anmelden mit dem untenstehenden Talon. Ein herzliches Dankeschön im Voraus!



Anmeldung

- GV mit Essen (20.-)
- GV mit Vegi-Menu (10.-)
- GV ohne Essen
- Taxi: Bahnhof Frick-Waldhütte
- Komme nicht zur GV

Bitte ankreuzen und bis 20. Januar 2002 an François Schluchter schicken

Name/Vorname _____ Anzahl Personen _____



Swiss Fireball

Generalversammlung
26. Januar 2002

05
 030
 0
 N3E
 3E
 305
 5

Speisen

Schweins-Filet im Teig und verschiedene Salate	<u>Portion</u>	Fr. 20.00
Vegi-Menu: verschiedene Salate		Fr. 10.00
Verschiedene Kuchen	<u>Stück</u>	Fr. 1.50 –3.00

Getränke

Rotwein	<u>0.50 lt.</u>	Fr. 10.00
Weisswein	<u>0.50 lt.</u>	Fr. 10.00
Rosé	<u>0.50 lt.</u>	Fr. 10.00
Feldschlösschen	<u>0.50 lt.</u>	Fr. 2.50
Feldschlösschen	<u>0.33 lt.</u>	Fr. 2.00
Schlossgold	<u>0.33 lt.</u>	Fr. 2.00
div. Mineralwasser	<u>1.00 lt.</u>	Fr. 3.00
div. Mineralwasser	<u>0.30 lt.</u>	Fr. 1.00
Kaffee crème		Fr. 1.00
Kaffee mit		Fr. 2.50
Tee diverse		Fr. 1.00

de Fan-Club wünscht en erfolgrichi Versammlig

Einladung GV



So findet ihr die GV - Waldhütte, eine Wegbeschreibung:

Ausfahrt A3 - Frick > rechts zum Saurierkreisel > links Richtung Frick > Mitte Dorf beim expert-Venhoda links nach Gimpf-Oberfrick > 1.2Km geradeaus = jetzt bist du hier



Ab hier bis zur Waldhütte (ca. 2Km) ist der Weg mit Fireball-Fähnli gekennzeichnet.

Bei Schwierigkeiten Tel. 079 364 16 42



Gute Fahrt!

TAKE OFF WITH A WINDER FIREBALL

**Built With Care By Fireball Sailors
Engineered To Aerospace Standards
For Unbeatable Results**

97 Worlds:
18 All Glass Hulls in Top 20-34 Winder Hulls in Top 35
Delivery may be possible

Contact:

WINDER BOATS

Clyde Street, Bingley, W, Yorks, U.K. BD 162NT

Phone: 0044 127 456 81 87

Fax: 0044 127 456 60 34

e-mail: guy@winderboats.freeserve.co.uk

In großen Flotten segeln

Erfahrungen von Erich, Ruedi und Anthony bei der WM in Italien

Frage (Jörg Nolle): Ruedi, Euer Platz bei der WM war nicht schlecht. Aber bei diesen Schweizer Verhältnissen, hätte eigentlich mehr rausschauen müssen. Woran lag's?

Ruedi: Wenn ich das wüsste. Wir sind schlecht gestartet, aber so schlecht auch nicht. Die große Schwierigkeit war zu wissen, ob links oder rechts. Eine Überlegung, die oft schon vor dem Start getroffen werden musste. Markus Hofstetter, der zwischendurch ja sehr gut lag, hat versucht, immer beim Schiff zu starten, dann halt in der zweiten oder dritten Reihe um sofort umlegen zu können. Aber rechts zog halt nicht immer. Vielleicht haben wir ein bisschen zu wenig auf Dreher gesegelt.

Frage: Anthony, warst du zufrieden mit deinem Speed. Und welche Rolle spielte das Crew-Gewicht bei diesen schwierigen Bedingungen sprich relativ wenig Wind und eine kurze, steile Welle? Welche Segel brauchte man?

Anthony: Laurent wiegt 75 Kilos, das ist ideal, um mit allen Bedingungen fertig zu werden. Ich bin auch nicht so schwer. Es kommt auf das totale Gewicht der Mannschaft in solchen Bedingungen an. Wir sind mit dem flachen Pinnel-Groß gefahren. Vielleicht aber wäre das bauchige bei diesen Bedingungen besser gewesen. Insgesamt sind wir mit dem Speed zufrieden. Wir hatten mehr Probleme mit dem Start und der ersten Kreuz. Aber es war dann möglich, unter die ersten Zehn zu fahren.

Frage: Welchen Eindruck hast du von der Stärke der Klasse?

Anthony: Die ist ohne Zweifel hoch. Es ist ja auch so: Wenn du Ian Pinell in den 505er steckt's, fährt er auch unter die ersten 10.

Frage: Erich, Ruedi, wie wart ihr zufrieden mit dem Speed? Es war in der Woche viel die Rede von neuen Masten?

Ruedi: Mangelnder Speed war's primär nicht. Wir waren allerdings auch nicht schneller als die anderen. Unser Gewicht ist für diese Bedingungen nicht optimal. Ich hab zugelegt und Erich auch so sieben Kilos.

Erich: Rom hat gezeigt, dass alles möglich ist. Die leichten Morissons haben die EM mit viel Wind gewonnen, sie sind einfach sauber gefahren. Freilich hat es dann bei der WM auch nicht wirklich schwere Crews gegeben unter den ersten Zehn.

Ruedi: Die WM-Flotte hatte gewiss ihre Stärke. Und andererseits war die Schweizer Flotte nicht topp. Es fehlte die Konstanz. Und es reichte allenfalls, mal einen Lauf zu gewinnen. Ich glaube das liegt darin, dass wir Mängel haben bei der Taktik in großen Feldern. Da müssen wir grausam aufpassen, schon weil wir es nicht gewohnt sind, mit 90 Booten zu konkurrieren.

Erich: Zu den Masten. Dass die Masten älter werden, ist klar (Hintergrund: Markus Hofstetter führte sein Speed-Problem der letzten Zeit auf seinen alten Masten zurück. In der Tat sprechen Aluminium-Spezialisten davon, dass hochfrequente Schwingungen, wie sie beim Transport auftreten, dem Material schaden. Markus hatte für die WM einen neuen M7 bestellt und war prompt sehr zufrieden mit dem Speed.)

Ruedi: Wir Schweizer haben bei den Masten einen Sonderweg beschritten. Die Engländer fahren bis jetzt alle Stratos. Also wurden auch die Segel nicht für den M7 weiterentwickelt. Das gilt auch für den neuen, bauchigeren

Schnitt von Number One, auf den wir schon deshalb verzichtet haben, weil Neil Thornton niemand kennt, der damit in Kombination mit einem M7 Erfahrungen gemacht hat. Jetzt sind die Top-Leute alle umgestiegen auf Cumulus, ebenfalls von Proctor. Außer dem Tschechen Muzil führen die ersten zehn alle den neuen Masten. Ein Problem könnte auch sein, dass die Qualität beim M7 nicht garantiert ist. (Die Mosers und Adrian Huber haben gleich noch in Rom zwei Cumulus-Masten aufgeladen. Adrian fuhr ihn schon bei der SM mit gutem Gefühl).

Frage: *Wie lässt sich der Fireball weiterentwickeln, eine Frage an den Bootsbauer?*

Anthony: Wenn es nach uns geht, können ruhig sechs oder acht Kilo des Korrektor-Gewichts rausgenommen werden. Selbst bei zehn Kilos würden wir nur ein klein wenig an Festigkeit des Bootes verlieren. Es wäre ein guter Kompromiss, wenn wir jetzt mit vier oder fünf Kilos weniger starten würden. Dann würden auch die älteren Boote nicht bestraft werden. Die neuen haben ja schon sieben Kilos Blei drin. Ansonsten sollte man aus dem Fireball kein asymmetrisches Speedboot machen wollen, dafür ist es nicht konstruiert. Das Groß aus Kevlar, darüber ließe sich reden.

Frage: *Setzt die Werft Duvoisin auf den Fireball?*

Anthony: Ich hoffe, es geht weiter mit dem Fireball. Wir können von ihm zwar nicht leben, aber er ist doch ein wichtiger Teil unserer Bootsbauertätigkeit. Es ist wichtig, dass es weitergeht. Beim 505er geht es gerade abwärts.

Frage: *Wenn jetzt das Pfund so hoch steht, wär's ja angebracht, mehr auf Entwicklungen in der Schweiz zu setzen. Etwa bei den Segeln.*

Erich: Als ich mit Kurt gesegelt bin, haben wir mit Vogel&Meier gearbeitet. In den anderthalb Jahren hat sich das nicht ausgezahlt. Aber die Segel, die Kurt und die anderen jetzt fahren, sind

etwas geworden. Selber müsste man viel Zeit investieren. Unser großes Problem ist, dass wir nicht wirklich uns mit einer Mannschaft, die in unserer Nähe ist, vergleichen können. Es nützt auch nichts, wenn wir bei zwei oder drei Windstärken sehr schnell sind, in anderen nicht. Ich habe nicht die Zeit, Segel zu entwickeln. Also zahle ich für Englische. Vielleicht ist es auch ein psychologisches Problem: Weil du die Segel nicht wirklich getestet hast, gibt es damit eine Komponente mehr, die du hinterfragst, wenn es nicht läuft.

Anthony: Früher sind wir mal Vogel&Meier gefahren, noch zu Zeiten von Bernie Adam. Die waren mal schnell und mal nicht.

Ruedi: Man müsste es eben in großen Flotten, also in England testen.

Frage: *Wie erklärt man sich den super Platz von Musil?*

Erich: Sicher, er war sehr schnell. Aber es waren auch Bedingungen, die in der Tschechei vorherrschen. Er ist ein guter Segler. Und er hat vielleicht Support von Pinell.

Frage: *Anthony, wirst du als Segler den Fireballs erhalten bleiben?*

Anthony: Ja, aber wohl nicht auf diesem Level. Laurent geht nach Canada. Ich bin neuerdings verheiratet und kann auch nicht einfach so viel segeln. Das gilt mehr noch für meinen Bruder Christoph, der Kinder hat. Bei anderen Bootsklassen sollten wir uns auch noch zeigen. Außerdem müssen wir beide sehr viel arbeiten.

Ruedi, letzte Bemerkung: Weil wir so viel übers Material gesprochen haben: Rausgehen und segeln, das bringt immer noch am meisten!

Jörg Nolle

TIME TO WIN

START
STOP

Nie mehr
schlechte Starts!



RONSTAN

CLEAR START:

Startuhr

CHF **135.-**

**Formschön
und funktionell**

- Grosse Tasten
- 4 Startprogramme (10,5,6,3 Minuten)
- Akustischer Alarm
- Stoppuhr
- Uhr mit 24 Stunden Modus
- 16 mm hohe Ziffern
- Wasserdicht
- Drehbares Zifferblatt
- Elastisches Armband
- Adapter für Mast- und Baummontage
- Reservebatterie

Generalvertreter:

**bucher
+ walt**

2072 St-Blaise - Rte de Soleure 8
Tel. 032 / 755 95 10 - Fax 755 95 30
e-mail: info@bucher-walt.ch

www.bucher-walt.ch

Trockene Angelegenheit

Damit es so bleibt und das Portmonee geschont wird, kann man etwas tun. Moderne Trockenanzüge bleiben über mehrere Saisons dicht, wenn einige Pflegeanweisungen eingehalten werden.



Die neusten Modelle von Trockenanzügen verdienen ihren Namen wirklich. Sie sind atmungsaktiv, lassen also die Körperfeuchtigkeit entweichen. Man hat darin nicht mehr das Gefühl im eigenen Saft zu schmoren. Klar, sie haben ihren Preis: Um die 1000 Stutz muss man schon aufwerfen. Aber wer einmal atmende Materialien getragen hat, will keine Dampfbremse mehr. Damit die Freude am trockenen Po aber nicht schon nach einem Jahr vorbei ist, muss man etwas an Pflege investieren.

Schon beim Auswählen lässt sich die Lebensdauer verlängern. Je mehr Nähte ein Anzug hat, desto grösser sind die Chancen, dass irgendwo Wasser eindringen kann. Besonders, wenn sie an den stark strapazierten Stellen sind (Gesäss, für Trapezer im Schrittbereich). Dort sind Verstärkungen von Vorteil. Nicht sehr bewährt haben sich angenähte Manschetten. Erstens sind sie dann perforiert und zweitens sind sie schwieriger auszutauschen. Will man auch immer trockene

Füsse, gibt es Modelle mit angeklebten Füsslingen. Diese bieten kaum Probleme mit der Dichtigkeit, solange man nicht ohne Stiefel durch die Gegend wandert. Abdeckungen für die Manschetten an Hals und Handgelenken haben zwei Vorteile: Einerseits schützen sie vor den schädlichen UV-Strahlen, die den Latex schnell zerstören, andererseits vermindern sie die Auskühlung an diesen heiklen Stellen durch zusätzliche Isolation.



Ein wunder Punkt bei jedem Trockenanzug sind die Manschetten. Sie müssen perfekt sitzen. Sind sie zu eng, würgen sie und unterbinden die Blutzirkulation, was besonders am Hals sehr unangenehm ist. Man kann die Öffnungen mit einer sehr scharfen Schere notfalls vergrössern, indem ein 'Ring' des Gummis abgeschnitten wird. Aber aufgepasst: Schneidet man zuviel ab schliesst die Manschette nicht mehr dicht ab, Bauch und Rücken werden



sich bei jedem Spritzer freuen! Mit zunehmendem Alter werden die Manschetten eh weiter. Die Manschetten sind besonders empfindlich gegen Sch weiss und

Sonnencreme. Um vorzeitige Risse zu verhindern, sollte der Anzug am besten nach jedem Gebrauch mit lauwarmem Wasser gewaschen werden. Damit die



Manschetten nie zusammenkleben, werden sie mit unparfümiertem Talkpuder aus der Drogerie gepudert. Talk neutralisiert auch

den Schweiss und erleichtert das Anziehen erheblich. Schmuck, Armbanduhren, scharfe Fingernägel und starkes Reissen sind wahre Manschettenkiller. Weg damit und Sorgfalt beim An- und Ausziehen!

Der Anzug soll nie im direkten Sonnenlicht oder an einer Heizung getrocknet werden. Die Beschichtung und die Nahtapes würden schnell altern, brüchig und undicht werden! Am besten lagert man den Anzug aufgehängt, weg vom Licht, an einem kühlen, trockenem Ort.

Ärgerlich ist es, wenn der Reissverschluss klemmt und dadurch nicht ganz geschlossen werden kann. Reibt man eine Kerze über die Zähne und wärmt den abgeschabten Wachs kurz mit einem Haarföhn, geht der Reissverschluss nachher wieder wie von selbst. Man kann den Anzug noch so gut pflegen: Wenn das Boot nicht Trockenanzug freundlich gemacht wurde, ist alles für die Katz! Sicherungsringli,



vorstehende Schrauben, scharfe Kanten, spitze Haken usw. können den bestgepflegten Trocken-

anzug schnell in einen Nassanzug verwandeln. Also alles tapen und entschärfen! Passiert trotzdem ein Unglück, kann man häufig reparieren: Es gibt spezielle Reparaturkits und Austauschmanschetten mit dem richtigen Leim. Traut man sich Reparaturen nicht selbst zu, tun dies auch die Hersteller oder spezialisierte Firmen (z.B. ESPO AG Thun, siehe Inse-rat).

Auf dass nur die Anzüge der anderen lecken!
Ruedi



Schiffsladen Lager Werft



Telefon 052 761 28 55
 Fax 052 761 34 00
www.schiffsladen-steckborn.ch

NEW !

FAST - FAST - FAST - FAST - FAST

**WIDE DUVOISIN FIREBALL
NEW FORM - NEW MOULD**

FAST - FAST - FAST - FAST - FAST

**BUSTA sailing clothes
WEST MERSEA COMBI TRAILERS
SUPERSPARS - PROCTOR
PINNEL & BAX - NUMBER ONE - RUSH - HYDE**
(no charges for the transport of the sails from London to Colombier)



**your Fireball specialist :
DUVOISIN CONSTRUCTION NAUTIQUE**

**2013 Colombier NE
Tél. 032 841 10 66 - Fax 032 841 42 08**

SILVA MARINE



SILVA MODELE 103 R - 73R - 103 P

Die weltberühmten Rennkompassse von SILVA.

Viele Weltmeisterschaften wurden mit den Rennkompasssen von SILVA gewonnen. SILVA's einmalige Taktikskala ist eine unschätzbare Hilfe beim Regattasegeln. Mit SILVA's Rennkompasssen ist der schnellste Weg zur Wendemarke vorgegeben. Die einfach aufgebaute Taktikskala gibt Ihnen blitzschnell Bescheid, wann Sie wenden müssen. Wenden Sie mit SILVA - dann können Sie dem Schicksal entgehen, geschlagen zu werden.

Verlangen Sie kostenlos unseren 270-seitigen Zubehörkatalog

YC Nautica-Sport Bern AG

Moserstrasse 2 3014 Bern Tel. 031/331 92 41 FAX 031/331 93 78
Postadresse: Postfach CH-3000 Bern 25 Schweiz

Kleines Nachschlagewerk für Fireball-Segler in Sachen Administration

Einige Dokumente und Informationen sind notwendig, um die administrativen Hürden vor einer Regatta zu überwinden. Bei einem Kauf eines gebrauchten Bootes darauf achten, dass die notwendigen Dokumente mitgeliefert werden. Die meisten unten aufgeführten Punkte sind ein „must“ für die Teilnahme an Wettfahrten, nationalen und internationalen Meisterschaften.

- Messbrief (A4 Format)

Um für Regatten zugelassen zu sein, muss das Schiff vermessen sein.

Die Schiffsvermessung wird nicht vom Bootsbauer veranlasst, sondern der Eigentümer muss dies selber organisieren. Auskunft, wer anerkannter Vermesser in der Schweiz ist, erhält man bei Swiss Fireball oder Swiss Sailing. Der schweizerische Messbrief hat das Format A4, 6 Seiten gross und rosarot.

- Zertifikat (International Fireball Class, Measurement Certificate)

Dieses Zertifikat erhält man vom Sekretariat der nationalen Vereinigung und bestätigt die nationale und internationale Zulassung zur Fireball Klasse. (Achtung: GANZ wichtig) Format A4 quer.

- Segelvermessung / Segelnummer

Die internationale Segelnummer wird zugeteilt aufgrund von der Anmeldung bei Fireball International. Dies besorgt normalerweise der Bootsbauer.

Jedes Segel, das für Wettfahrten verwendet wird, muss vermessen sein. Diese Vermessungen können auf Anfrage bei den Segelmachern vorgenommen werden. Ansonsten gibt es in der Schweiz einige auf Fireball-Segel spezialisierte

Vermesser (Auskunft Swiss Fireball).

- Kantonale Bootsnummer (wie Autonummer) / Zulassung auf dem See

Je nach Gewässer verlangen die Behörden, dass das Boot für dieses eingelöst ist. Im Kanton Aargau gibt es neben festen Nummern auch Wanderboot-Nummern. Auf allen Seen kann eine „Tageskarte“ gelöst werden. Hierfür erkundige man sich beim Hafenmeister. Diese Regel gilt nicht für Boote, die an einer Wettfahrt mitmachen.

Achtung: Nur für die Dauer der Wettfahrt, nicht aber für den nächsten Tag.

- Mitgliedschaft Swiss - Sailing

Vorschoter und Steuermann müssen eine Swiss - Sailing Lizenz haben. Diese erhält man durch die Mitgliedschaft in einem Club, welcher Swiss - Sailing angeschlossen ist. Es gibt auch die Möglichkeit Tageslizenzen zu lösen. Für internationale Meisterschaften empfiehlt es sich, die Möglichkeiten vor Ort, im Voraus mit FI abzuklären

Wichtige Abkürzungen:

- Swiss - Sailing:
Nationale Segelvereinigung,
www.swiss-sailing.ch
- Fireball International (FI):
Internationale Fireballvereinigung,
www.fireball-international.com
- Swiss Fireball (SF):
Nationale Fireballvereinigung, erste Anlaufstelle für Fragen,
www.fireball.ch

SUI 14657 Claudia

Swiss Fireball stellt vor:



Titel: Portrait einer Videokamera

Eigentümer:	Swiss Fireball, seit dem SF Training in Mühlehorn
Sponsor:	JVC - Schweiz
Sponsor Zubehör:	expert-Venhoda Frick
Baujahr:	2001, irgendwo im Land der aufgehenden Sonne
Zubehör:	Wasserdichtes Unterwassergehäuse
Möglichkeiten:	Herstellung von DV (Digital Video) Filme und digital Fotos
Nutzen:	Fotos für's Gazettli herstellen, tolle Segelszenen geniessen und unsere Fehler entdecken.

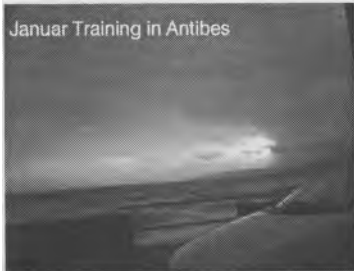
Die JVC GR-DVX kann für Fireball - Regatten und Trainings von Mitgliedern der SF benutzt werden. Der Wert der ganzen Ausrüstung beträgt ca. Fr. 4'000.-- und ist versichert (Selbstbehalt Fr. 200.--).

Stationiert ist die Ausrüstung bei:

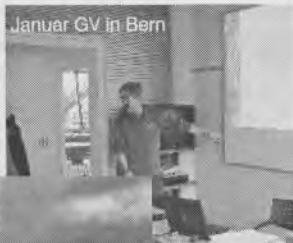
Kurt Venhoda, Rüestelweg 6, 5073 Gipf-Oberfrick, e-mail: supidu@bluewin.ch
P: 062 871 09 97 G: 062 871 39 32

[Redaktion: Vielen vielen Dank an expert Venhoda Frick und JVC für die grosszügige Spende, die es uns allen nun erlaubt, an Trainings, der SM und anderen Segelanlässen Photos zu machen und Filme zu drehen. Besonders froh ist das Gazette Team, das nun eine super Quelle für Bilder hat. - Also nochmals herzlichen Dank!]

Jahresrückblick



Januar Training in Antibes



Januar GV in Bern



Februar Antibes



April Training Port Camargue



April Regatta in Istres



Neue Technik



April Regatta Mammern



Mai Regatta in Zug



Juni Regatta La Rochelle



August Gazettier Abschied



Mai Grand National Mulderzand NL



Juni Regatta mit Bootstaufe in Br

Lago di Bracciano
 EM / WM 15.7. - 27.7.2001



Juni Regatta Thun



August SM Walensee



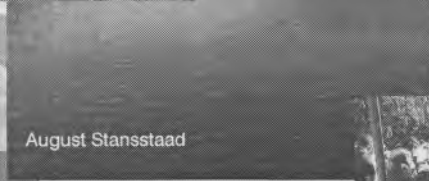
August Regatta Davos



Oktober Maccagno



September Grandson



August Stansstaad



November Regatta Fahlwil



Oktober Meisterschaft Slovenien

Regattaplan

Da die englischen Meisterschaften während der EM in Maccagno stattfinden, sind sie nicht in unserem Regattakalender

Juli		August		September		Oktober		November		Dezember	
Mo 1											
Di 2					Di 1						
Mi 3					Mi 2						
Do 4	4CSZ-Nat. Lipno	Do 1			Do 3						
Fr 5		Fr 2			Fr 4				1		
Sa 6		Sa 3			Sa 5	Biel J			2		
So 7	7CSZ-Nat. Lipno	So 4			So 6	Biel J			3	Thalwil J	
Mo 8		Mo 5			Mo 7				4		Mo 2
Di 9		Di 6			Di 8				5		Di 3
Mi 10		Mi 7			Mi 9				6		Mi 4
Do 11		Do 8			Do 10				7		Do 5
Fr 12		Fr 9			Fr 11				8		Fr 6
Sa 13	Davos J	Sa 10	Alpnachensee J	Sa 7	Sa 12				9		Sa 7
So 14	Davos J	So 11	Alpnachensee J	So 8	So 13				10		So 8
Mo 15		Mo 12		Mo 9	Mo 14				11		Mo 9
Di 16		Di 13		Di 10	Di 15				12		Di 10
Mi 17		Mi 14		Mi 11	Mi 16				13		Mi 11
Do 18		Do 15		Do 12	Do 17				14		Do 12
Fr 19		Fr 16		Fr 13	Fr 18	Sl-Nat. Izola			15		Fr 13
Sa 20		Sa 17		Sa 14	Sa 19	Sl-Nat. Izola			16		Sa 14
So 21		So 18		So 15	So 20	Sl-Nat. Izola			17		So 15
Mo 22		Mo 19	RA-Nat.	Mo 16	Mo 21				18		Mo 16
Di 23		Di 20		Di 17	Di 22				19		Di 17
Mi 24		Mi 21		Mi 18	Mi 23				20		Mi 18
Do 25		Do 22		Do 19	Do 24				21		Do 19
Fr 26		Fr 23	Regist. Verik	Fr 20	Fr 25				22		Fr 20
Sa 27		Sa 24	Sl-Nat. Maccagno	Sa 21	Sa 26				23		Sa 21
So 28		So 25		So 22	So 27				24		So 22
Mo 29		Mo 26	Sl-Nat. Maccagno	Mo 23	Mo 28				25		Mo 23
Di 30		Di 27	Regist. Verm.	Di 24	Di 29				26		Di 24
Mi 31		Mi 28	EM Maccagno	Mi 25	Mi 30				27		Mi 25
		Do 29		Do 26	Do 31				28		Do 26
		Fr 30		Fr 27					29		Fr 27
		Sa 31	EM Maccagno	Sa 28					30	Eisenerne Konstanz	Sa 28
				So 29							So 29
				Mo 30							Mo 30
											Di 31



SAIDA • SAILOR SPORT AG

Boots- und Sportbedarf

Jurastrasse 17, 5035 Unterentfelden

Telefon 062 723 87 10

Fax 062 723 38 73

E-Mail saida@saida.ch

Website www.saida.ch

Öffnungszeiten:

Dienstag bis Freitag 9.00-11.45
und 14.00-18.30

Samstag 9.00-16.00

Abendverkauf auf Anmeldung

Segelbekleidung

- Neopren Anzüge
- Trockenanzüge
- Jollenstiefel
- Segelhandschuhe
- Trapeze
- Freizeitbekleidung
- Seekarten
- Fachliteratur
- Beschläge und Zubehör
- Nautische Geräte
(GPS, Wetterdecoder,
Fastnet Radio...)



Regattabericht Grandson



Swiss-Cup Grandson 22./23. September 2001

Es ist Schwerstarbeit, was da am Samstagmorgen von 8.00 bis 10.30 Uhr geleistet wird. Gemeint sind die Scheibenwischer an unserem Japan Bus, übrigens der einzige in der SF-Szene.

Mit unserem Supi-Chischtli im Schlepptau erreichen wir nach 180 Km Fahrt Grandson. „Plan de situation du port de Grandson“: so heisst das Ding, welches uns das Auffinden des Hafens einfach macht. (Kann man locker vom Internet herunterladen!)

Im Clubhaus werden wir freundlichst empfangen und auch einige unserer Fireball-Heinis sind schon anwesend.

Jungunternehmer und Bootsbauer Öfeli fährt mit seinem neu von der Schweizer Armee erstandenen Geschäftsauto, respektive, einem in Tarnfarbe gehaltenen VW Camper, für's Wochenende vor und präsentiert uns sein ebenfalls im selben Farbton gestaltetes Schlafzimmer.

Gerade mal 12 Boote bringen wir auf die Liste. Einziger Trost, bei den ebenfalls startenden Tempest's sind es auch nicht mehr.

Entgegen allen Prognosen bläst der Wind aus Ost (Bise) mit 1-2 Windstärken und die Wellen sind hier am Westende des Neuenburgersees wie auf dem Meer.

Nach der ersten Kreuz liegen wir in Führung und setzen auf dem Raum-Windkurs unsere Biene Maja.

Adi und Brigitte sind bei diesem Wind im Moment unschlagbar, überholen uns und gewinnen auch die beiden nachfolgenden Läufe.

Erich und Ruedi Moser haben etwas Anlaufschwierigkeiten, nach schlechten Starts und einigen Drehern um die eigene Achse haben wir sie am ersten Tag noch hinter uns.

Im geheizten Vorzelt werden wir mit regionalen Spezialitäten verköstigt.

Schon in der Nacht hat der Wind aufgedreht und im nahen Hafen tönt es wie an einem Alpaufzug der Rindviecher.

Gegen 9 Uhr kommt dann auch der erneut angesagte Regen und zwar wie aus Kübeln.

Zu unserer Freude bläst der Wind mit 4 Beaufort und die Wellen sind noch höher.

Wie sich bald herausstellt ist heute Moser-Tag. Alle drei anstehenden Regatten gewinnen die beiden, gefolgt von den starken Männern aus dem Osten, Fritz Widmer und Vorschoter Michael Schäfer.

Werner Aebi, der sich bei Theo Ganz als Vorschoter versucht, bringt bei einer Wende die Fock nicht aus der Klemme. Eine Kenterung ist die Folge, vermutlich hat er einer tollen Nixe zu tief in die Augen geschaut.

Kaki fährt vorbei und bedankt sich höflich für den geschenkten Platz!

Übrigens Müngge hat gesagt: „Papi hat nie geschimpft!“

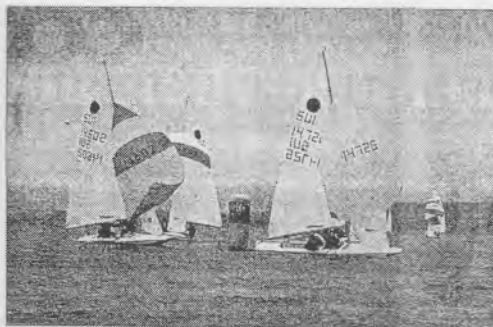
An Land, zusammenpacken (Dick und Doof lassen grüssen, schade, dass die Kamera nicht dabei war) und warten auf die Preisverteilung. Diesmal sind die Tempest- Segler an der Reihe mit einer Protestverhandlung, so sind wir jetzt quit!

Beidseitig viele Dankesworte, und dann Scheibenwischer an und ab nach Hause, um die Klamotten, die Segel und unseren Bööle zu trocknen.

Es hat uns schuuuurig gut gefallen in Grandson, wir kommen wieder!

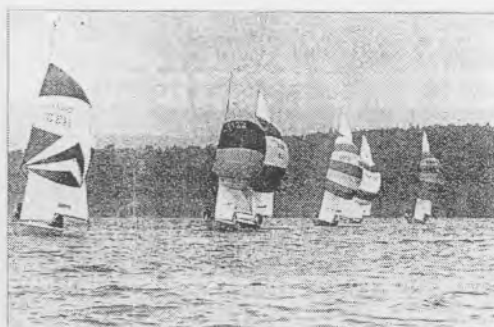
Ach ja, allen Zweiflern zum Trotz, dieser Bericht stammt 100% alleine von Kuk!

SU(p)l 14718 , Sonja + Kuk



Beau passage de bonée sous spi pour les premiers Fireball.

NV Duvovnik



Les Tempest, toutes voiles dehors.

NV Duvovnik

Grandson: grosse bise pour les Tempest et les Fireball

Le Cercle de la voile de Grandson a effectué un joli travail d'équipe à l'occasion de l'organisation de la huitième manche du Championnat suisse par points des Fireball et Tempest.

Samedi matin pourtant, on s'inquiétait au port de Grandson, et on se demandait dans quelles conditions cette manche du championnat allait pouvoir se disputer. En effet, dès le matin, le ciel couvert et lourd ne laissait aucun espoir quant à la météo de la journée. La pluie, mais par bonheur aussi le vent, allaient être de la partie.

Rien, pourtant, n'a réussi à décourager 12 Fireball et 11 Tempest, venus essentiellement de Suisse allemande, à prendre le premier départ à 13 heures. Une bise, de force 2 à 3, a permis de réaliser durant la journée trois régates: deux en triangle et une en banane.

Au terme de cette première journée, c'est Adrian Huber qui terminait premier chez les Fireball, devant K. Venhoda et E. Moser. Pour les Tempest,

Mario Suter, favori, occupait déjà la 1^{re} place devant H. Baumann et G. Stalder. Le soir, les régatiers, souvent trompés et pour certains glaciés jusqu'aux os, ont pu se réchauffer et déguster un papet vaudois au Bar d'Écoute.

Dimanche matin, aucune amélioration du côté de la météo et une bise avoisinant force 4-5 a cette fois-ci forcé quelques navigateurs, souvent débutants, peu habitués à de tels airs ou alors victimes de casse de matériel, à abandonner. Quant aux autres, comme samedi, ils ont effectué trois régates sur un parcours posé en banane.

La lutte a été rude tant entre les régatiers eux-mêmes que contre les éléments. C'est finalement, pour les Fireball, E. Moser qui s'est imposé dans cette huitième manche du championnat

par points, confortant ainsi sa première place au classement général. Adrian Huber et Kurt Venhoda terminent respectivement aux 2^e et 3^e places.

Chez les Tempest, Mario Suter, également premier au classement général, l'emporta devant Georges Stalder (2^e) et Hans Lehner (3^e).

L'organisation d'une manche de Championnat des Tempest et Fireball était une première pour le CVG Denis Compidu, qui s'est occupé de l'organisation et du bon déroulement de la compétition, est très satisfait de ce week-end. Une très bonne entente et une ambiance sympathique au sein de l'équipe organisatrice ont permis de faire de ce week-end très gris une jolie réussite.

Classement Fireball: 1. E. Moser; 2. A. Huber; 3. K. Venhoda; 4. K. Liechti; 5. F. Widmer; 6. T. Ganz.

Classement Tempest: 1. M. Suter; 2. G. Stalder; 3. H. Lehner; R. Mayer; A. Dolder; 6. B. Baumann. (nb)

Aus der Zeitung
erfahren!
Journal du Nord
Vaudois
vom 26.9.2001

Grandson 2001

Ran	Boot	Helm	Crew	1	2	3	4	5	6	Total
1	SUI 14540	Erich Moser	Ruedi Moser	4	3	2	1	1	1	8
2	SUI 14724	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	1	1	1	3	6	5	11
3	SUI 14718	Kurt Venhoda	Sonja Zaugg	2	2	4	4	3	3	14
4	SUI 14726	Kurt Liechti	Manuela Liechti	3	4	3	6	7	6	22
5	SUI 14602	Fritz Widmer	Michael Schäfer	7	10	10	2	2	2	23
6	SUI 14739	Theo Ganz	Werner Aebi	5	5	6	5	4	7	25
7	SUI 14752	Maja Suter	François Schluchter	8	9	5	7	5	4	29
8	SUI 14055	Donat Hofer	Silvan Hofer	10	8	9	8	9	9	43
9	SUI 14604	Thomas Gautschi	Trudy Gautschi	9	11	8	13	8	8	44
10	SUI 14494	Daniela Centazzo	Hanspeter Maurer	6	6	DNS	DNS	DNS	DNS	51
11	SUI 14149	Hansueli Bacher	Mirjam Hollenwäger	11	7	7	DNS	DNS	DNS	51
12	SUI 13295	Stefan Züst	Eva Schluchter	12	12	11	9	10	10	52

ITA-SUI-Cup 2001 vor Maccagno am Lago di Maggiore



Es macht Sinn, für diese Regatta bereits am Freitag Abend in den Süden zu fahren. Um 18.00 loszufahren, Gotthard durchbohren ähähm, den mochte ich noch nie so richtig und um 23.00 anzukommen. Vom Hotelier und Wirt sogar noch um diese Zeit eine warme Lasagne und einen Schluck Roten zu bekommen, das fägt, tut gut und ist stimmig.

Maccagno ist ein wunderbarer Flecken Erde, mit einem sehr sympatischen Segelclub, wozu die Menschen, der Jollenplatz und das Clubhaus gehören. Am Samstag morgen breitet sich das Gefühl aus, schon ein bisschen in den Ferien zu sein. Ich freue mich schon auf die SM und EM im August 2002.

Fireball im Aufwind am Wind und Downwind

Insgesamt 16 Boote aus vier Nationen (GER, ITA, SLO, SUI) haben den Weg und die Zeit gefunden, um auf einem der schönsten Segelreviere mit offenem Blick in die norditalienische Tiefebene bei angenehm warmen Temperaturen sich dem Regattasport hinzugeben. Ganz besonders hat uns das Auftauchen zweier Crews aus Slowenien gefreut, die es nicht scheuten einen langen Weg unter die Räder zu nehmen. Es tut sich was

in der Südostecke von Fireballland.

Am Samstag verwöhnte uns eine thermische Brise aus Südwesten, die sich allerdings erst gegen 14 Uhr zu etablieren begann, und den leichten Hängerlinnen bereits alles abforderte, den etwas grösseren Brocken aber nur gelegentliche Ausflüge an den Draht ermöglichte. Dank der umsichtigen Barbara Carmodi war für den Abend schon alles für ein gemeinsames Nachtessen mit allerlei Pasta reserviert. Wir genossen das Beisammensein, nicht alle den Wein und nicht alle alles, was es zu essen gab. Der anschliessende Gang ins Nachtleben von Maccagno entschädigte aber alle die dabei waren. Am Sonntag traf ein, was auf Grund der Wetterprognose zu befürchten war. Es herrschte eine tierische Strömung. Vom Himmel Richtung Erde, genau Richtung Lago M. Es strömte so stark, dass vor lauter Wasser kein Lüftchen mehr Platz hatte oder sich bewegen konnte. Die Übung fand ein Ende ohne dass die Boote am Sonntag sich vom Wasser nochmals den Bauch streicheln lassen durften. Einpacken im strömenden Regen, warme Pasta, Salami mit Wein und Früchten zur mit-täglichen Preisverteilung, offeriert vom Club und die anschliessende Fahrt, nicht über den verstaubten Gotthard, sondern über den freien, sowieso viel schöneren San Bernardino, liessen diesen Ausflug ins erweiterte Tessin ausklingen.



Drei Frauen auf den ersten Plätzen

Brigitte, Barbara und Sonja haben an ihren Steuerleis Adrian, Theo und Kuk so gezogen und mit schnellen Spimanövern keinen Schwung aus den Kisten genommen, dass sie in obiger Reihenfolge das Schlussklassement zieren. Unsere Mosers hatten es im letzten Lauf zu eilig, es hat sie im Gesamtklassement auf den siebten Platz zurückgeworfen. Speziell erwähnen möchte ich den Laufsieg von Barbara und Theo im letzten Lauf, zwar geerbt von Mosers Drängerei am Start, aber eben doch Ganz Carmodi! Die beiden Slowenen Jadek und Galios landeten punktgleich neben dem Stockerl. Schön, dass neue Konkurrenz aus dem Südosten von Fireballland

die Etablierten herausfordern.

Alles in allem war es wieder einmal ein toller Anlass und es wird sich lohnen im nächsten Jahr zur SM und zur EM hierher an den Lago Maggiore zu gehen. Wir alle sind vom Segelclub Maccagno herzlich dazu eingeladen.

Schnüggel-8, SUI 14602, der den Bericht nicht auf Grund von seglerischen Leitungen, sondern im Sinne eines Lastenausgleichs, schreiben darf.

Swiss-Italo-Cup Maccagno 2001

Rang	Boot	Helm	Crew	1	2	3	Total
1	SUI 14724	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	1	1	2	4
2	SUI 14739	Theo Ganz	Barbara Carmody	5	4	1	10
3	SUI 14718	Kurt Venhoda	Sonja Zaugg	3	3	5	11
4	SLO 14732	Jadek Sreco	Ravnikar Matevz	6	7	3	16
5	SLO 14	Gollas Hinko	Kansky Domen	7	5	4	16
6	ITA 14541	Filippo Baretti	Fabio Palermi	4	6	7	17
7	SUI 14540	Erich Moser	Ruedi Moser	2	2	OCS	21
8	SUI 14602	Fritz Widmer	Ernst Zollinger	9	11	6	26
9	SUI 14752	Maja Suter	François Schluchter	8	9	9	26
10	ITA 14382	Mauri Bassi	Gianpaolo Polese	14	8	8	30
11	ITA 14453	Lavelli Renato	Lavelli Elena	12	10	10	32
12	GER 14189	Hubert Trötschler	Michael Mauchle	10	13	11	34
13	ITA 14596	Walter Mazzelli	Emanuele Bissacca	13	12	12	37
14	ITA 14151	Luca Manzi	Alfredo Annese	11	14	OCS	42
15	SUI 14491	Francesco Camusso	Paolo Corbellini	15	15	13	43
16	ITA 1	Massimo Bonacina	Alessandra Setti	16	16	14	46

Thalwil Regatta, 3/4th November

At the end of the Slovenian National Championships, Sonja asked me if I would be sailing in the Thalwil regatta, and invited me to the Supi-Chischtli Fan Club dinner at the end of the weekend. She also told me she would find a boat and someone for me to sail with. As I hadn't ended up sailing very much in Slovenia, I was quite happy with the idea of sailing soon afterwards. After a couple of emails, it turned out that Manuela Liechti had abandoned Andy Stocker, and he was looking for someone to sail with again.

After a longish train trip to Wetzikon, and an early morning wake up visit from Andy's two very young daughters, we arrived at Thalwil. The clouds were quite low and there was no wind. The lake looked like a mirror. The wind did arrive eventually, but it was very light and changed direction frequently.

So it was something of a surprise when the race committee sent us onto the water in the afternoon, and we made it out there just in time for the warning signal, which was justified by a light wind. We didn't have a lot of time to work anything out, and ended up starting near the boat trying to maintain maximum speed. This didn't appear to be working too well when Supi-Chischtli sailed right over the top of us just after the start.

Half way up the first work, the boats out left received a major boost with a lovely shift, and of course, the Mosers were in the prime position for it. They did tell me after the race that they had seen it and were heading towards it, and I guess this just goes to show how important pre-race preparation can be. Anyway, apart from a bit of a tussle with a 49er, the Mosers were clear in front for the rest of the race.

Thalwil Regatta, 3. / 4. November (Übersetzung)

Am Ende der Slovenian National Championships fragte mich Sonja, ob ich an der Regatta in Thalwil mitsegeln möchte und lud mich zum „Supi-Chischtli Fan Club Dinner“ am Sonntagabend ein. Sie sagte mir, dass sie ein Boot und jemanden finden würde, mit dem ich segeln könnte. Nach einigen E-mails, stellte sich heraus, dass Manuela Liechti bei Andy Stocker ausgestiegen war und er nun jemand suchte, um mit ihm zu segeln.

Nach einer langen Zugreise nach Wetzikon und einem frühen Morgenbesuch von Andy's zwei kleinen Töchtern, um mich zu wecken, kamen wir in Thalwil an. Die Wolken hingen sehr niedrig und es gab keinen Wind. Der See sah wie ein Spiegel aus. Der Wind kam schliesslich an, war aber ziemlich schwach und änderte die Richtung häufig.

So war es eine Überraschung, als die Regatta-leitung uns am Nachmittag auf's Wasser beorderte. Wir kamen gerade rechtzeitig im Startgebiet an, um das 5-Minutenzeichen zu hören. Wir hatten nicht viel Zeit, um den richtigen Trimm rauszufinden. Wir starteten nahe beim Startboot und versuchten, die maximale Geschwindigkeit aus dem Boot zu holen. Dies schien aber nicht richtig zu funktionieren, zumal Supi-Chischtli uns direkt nach dem Start über die Lümpen fuhr.

Nach der halben ersten Kreuz bekamen die Boote backbord von uns eine wunderschöne Böe mit einem grossen Shift, die Moser Bros. waren natürlich in der richtigen Position für diese Böe! Sie sagten mir nach dem Rennen, dass sie diese Böe kommen sahen und darauf zuhielten. Hier kann man wieder sehen, wie wichtig die Rennvorbereitung sein kann. Egal, nach einigen kleinen Problemen mit einem 49er, waren Mosers klar in Front für den Rest des Rennens.

After looking quite bad after that shift, we were able to use a smaller one back our way, and ended up 4th round the 1st mark feeling like we had used a "get out of jail free" card. Our relief was short lived when we found out what the downwind legs were like. Basically, the group of boats behind would catch up with the next bit of wind, and we just had to sit there and hope the wind would carry through to us and not carry the boats behind all the way up to us. It is not a pleasant feeling looking backwards at the boats catching you when you are currently helpless. I think our placing varied quite a bit down that leg, but we were fortunate to round the bottom mark ahead of the group again.

The second work saw Adrian and Brigitte fighting with Kurt and Michael, and we managed to join them at the end of the leg. The problem was that there was a pack of boats not very far behind us, and I noticed that both Supi-Chistli and the Czechs were in there. I had problems identifying the rest of the boats because I left my contact lenses in Düsseldorf.

The next run was the same as the previous. Both Adrian and Kurt sailed away from us, and most of the boats behind seemed to catch up. We managed to hold our place but lost Romy and Ivo in the final dash to the finish line. Adrian managed to keep in front of Kurt, and Thomas and Manuela followed us with Supi-Chischtli close behind. Manuela wasn't too happy about losing to her usual skipper, and questions were asked as to how Sonja and Kurt would react after being beaten by a member of their fan club.

The Sunday started in the same way as the Saturday, except that I managed to beat my early morning wake up call from the Stocker girls, and the other thing was that the wind wasn't there, and never came. The committee did send us out with what turned out to be wishful thinking. After a couple of hours drifting around they sent us back in.

Nachdem wir nach dem Winddreher schlecht ausgesehen hatten, konnten wir mit einer weiteren kleinen Böe den verloren Boden wieder etwas gutmachen und rundeten die erste Bahnmarke als Vierte mit dem Gefühl, als wären wir mit einer Freikarte aus dem Gefängnis gelaufen. Unser Glück war kurzlebig auf dem Vorwindkurs. Die Gruppe hinter uns könnte mit dem nächsten bisschen Wind zu uns aufschliessen, und wir hatten da zu sitzen und zu hoffen, dass der Wind auch zu uns überkomme und die Boote nicht vollständig bis zu uns aufschliessen würden. Es ist kein angenehmes Gefühl zu sehen, wie die hinter dir liegenden Boote dich einholen. Du bist so hilflos in dieser Situation. Ich denke, unsere Platzierung blieb unverändert und wir waren glücklich, als wir die Boje vor der Gruppe runden konnten.

Auf der zweiten Kreuz kämpften Adrian und Brigitte mit Kurt und Michael und wir schafften es, bis am Ende der Kreuz zu ihnen aufzuschliessen. Das Problem war aber, dass eine Gruppe nicht weit hinter uns lag und Supi-Chischtli und die Tschechen in dieser Gruppe waren. Ich hatte Probleme, die restlichen Mannschaften zu erkennen, da ich die Kontaktlinsen in Düsseldorf vergessen hatte!

Der zweite Vorwinder ging wie der erste. Adrian und Kurt segelten von uns weg, die anderen Boote schienen aufzuholen. Wir konnten den Platz halten, verloren diesen aber auf der Zielkreuz an Romy und Ivo. Adrian und Brigitte schafften es vor Kurt als Zweite ins Ziel zu kommen, Thomas und Manuela folgten nach uns mit Supi-Chischtli knapp dahinter. Manuela war nicht so happy, gegen ihren normalen Skipper zu verlieren. Ebenfalls fragten wir uns, wie wohl Sonja und Kuk reagieren würden, nachdem sie von einem Mitglied des Supi-Chischtli-Fanclubs geschlagen wurden.

Der Sonntag begann wie der Samstag, ausser, dass mich die Stocker-Girls nicht wecken

Regattabericht Thalwil



So with only one race completed, the Moser's were clear winners, followed by Adrian and Brigitte, and then Kurt and Michael. The big improvers from the Swiss Nationals would have to be Gery and Kathrin with a newer and faster boat. It is good to see them mixing in with the fleet instead of being the tail end all the time. Although it doesn't seem to have changed the amount of fun they are having.

Glenn SUI 14553

mussten. Das andere war, dass es keinen Wind hatte und dieser auch nie kam. Die Regattaleitung schickte uns raus, wie sich später rausstellte, war das Wunschdenken. Nach einigen Stunden rumdümpeln wurden wir erlöst und zurückgeschickt.

Mit nur einem durchgeführten Lauf waren die Mosers die klaren Gewinner, gefolgt von Adrian und Brigitte und dann Kurt und Michael. Die grösste Leistungssteigerung seit der Schweizer Meisterschaft machten Gery und Kathrin mit einem neueren und schnelleren Boot. Es ist schön zu sehen, wie sie im Rennen mitmischen und nicht den Abschluss bilden.

Wie es scheint, hat sich aber der Spassfaktor bei ihnen nicht negativ geändert!

Übersetzt von Andy, SUI 14553

Thalwil 2001					
Rang	Boot	Helm	Crew	1	Total
1	SUI 14540	Erich Moser	Ruedi Moser	1	1
2	SUI 14724	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	2	2
3	SUI 14726	Kurt Liechti	Michael Mauchle	3	3
4	SUI 14419	Romy Schwerzmann	Ivo Helbling	4	4
5	SUI 14553	Glenn Peverell	Andreas Stocker	5	5
6	SUI 14604	Thomas Gautschi	Manuela Liechti	6	6
7	SUI 14718	Kurt Venhoda	Sonja Zaugg	7	7
8	SUI 14739	Theo Ganz	Barbara Carmody	8	8
9	CZE 14729	Karel Kyhos	Jaromir Rokusek	9	9
10	SUI 14147	Lucien Preuss	Lindy Preuss	10	10
11	SUI 14602	Stefan Gautschi	Stefan Züst	11	11
12	SUI 14358	Gery Sauer	Kathrin Pletscher	12	12
13	SUI 14752	Maja Suter	François Schluchter	13	13
14	G 13111	Milan Jenista	Ondrej Vich	14	14
15	SUI 14657	Claudia Streuli	Beat Stocker	15	15

Slowenische Meisterschaft Izola 2001

.....erster Teil von Adrian:

Mit strahlendem Gesicht holt mich Brigitte am Mittwoch Abend von der Arbeit ab. Strahlend, weil sie kurz vor Arbeitsschluss im Internet die Wetter- und Windvorhersage für Slowenien für die kommenden Tage abgefragt hat. Schönes Wetter und 2-3 Windstärken sind vorausgesagt. Genau was wir uns gewünscht haben. Ich überlege mir, wie ich Brigittes gute Laune nutzen kann, damit wir nicht erst am Donnerstag morgen um 06.00 Uhr los fahren sondern irgendwann vor Mitternacht, um dem grossen Verkehrsaufkommen um Mailand auszuweichen. Alle Bemühungen sind vergebens, es bleibt dabei – Abfahrt um 06:00 Uhr. Ich überlege für mich meine persönlichen Konsequenzen.... Auf einen möglichen Wintereinbruch am San Bernardino sind wir vorbereitet, die Winterräder sind



montiert. Am Donnerstag punkt 06.05 Uhr treffen wir uns mit Michi. Noch ein kurzer Check: Identitätskarte, Geld, Sonnenbrille, Sonnencreme, Handy und los gehts. Was, Michi hat sein Handy nicht dabei? Er startet wieder einmal einen Versuch, ohne Handy auszukommen. Die Entzugserscheinungen werden nicht lange auf sich warten lassen, denke ich so für mich.... Halt, ist das Boot auch wirklich gut angebunden? Ein rascher Rundgang um den Trailer klärt die Unsicherheit. Nun gehts aber wirklich los! Ich fahre den ersten

Teil der langen Reise bis Coldrerio, wo ich nach der traditionellen Tankfüllung das Lenkrad Brigitte überlasse. Schliesslich wollte sie ja erst um 06.00 Uhr losfahren, soll sie auch in den Genuss des vormittäglichen Verkehrs um Mailand kommen. Nach Mailand nimmt der Verkehr immer mehr zu, bis wir uns schliesslich nur noch im Schrittempo Richtung Brescia bewegen. Das kann ja noch lustig werden. Eigentlich kann ich mich nicht beklagen, denn auf dem Rücksitz in der „Embryo-Stellung“ entspanne ich mich vom ersten Teil der Reise. Brigitte und Michi kommentieren die Geschehnisse vor, neben und hinter uns. Zum Teil muss es Brummi-Chauffeure geben, die wirklich grosses Risiko eingehen. Als PW-Lenker ist man den Ungetümen der Landstrasse total ausgeliefert. Das wird einem so richtig bewusst, wenn man im „Sandwich“ ist. So gegen Mittag nähern wir uns Venedig. Michi ist enttäuscht, keine Kanäle zu sehen. Das Meer ist halt noch ein gutes Stück von der Autobahn entfernt. Die Spannung steigt als wir das Autobahnende vor Trieste erreichen. Wie wird Slowenien wohl sein? Zerfallene vom Lauf der Zeit gezeichnete Häuser? Schmutzige Strassen? Unfreundliche Leute? Bald werden wir mehr wissen. Nun gilt es noch den richtigen Weg zu finden. François' Wegbeschreibung sorgt bei uns für Verunsicherung. Ungläubig und total verunsichert folgen wir dem beschriebenen Weg, bis wir schliesslich vor dem italienisch/slowenischen Zoll stehen. In der Wechselstube nach dem Zollhaus decken wir uns noch mit Tolars (slowenische Währung) ein. Um 15.00 Uhr erreichen wir unser Reiseziel. Nach anfänglichem Suchen finden wir den grossen Parkplatz im Hafengelände von Izola, wo wir unseren Fireball hinstellen dürfen. Es sind bereits andere Fireballs da. Wir stellen uns die Standardfrage: Zuerst Boot aufriggen und danach das Hotel beziehen oder umgekehrt? Wier entschliessen uns, zuerst das Boot aufzuriggen. Gesagt, getan – beinahe aus dem Nichts stehen plötzlich Werner und Sonja Meier vor uns. Nachdem der

erste Ueberraschungseffekt vorbei war, erfahren wir von ihnen, dass sie in den Tagen zuvor bereits einige Seemeilen hinter sich gelassen hatten. Die beiden haben an der Nioulargue vor St. Tropez teilgenommen. Als nächstes ist Zimmerbezug im Hotel angesagt. Danach trifft man sich zum Bier im Hotel-eigenen Restaurant. Unser erster Eindruck von Slowenien ist sehr positiv. Das Hotel ist sehr sauber und überzeugt durch grosszügige helle Zimmer mit Parkettboden und freundlichem Personal. Endlich das langersehnte Bier. Unsere „Fünfsamkeit“ (Werner, Sonja, Brigitte, Michi und ich) hält nicht lange an. Nach und nach trudeln bekannte Gesichter ein. Den Anfang macht Andrew, welchen wir mit einem herzlichen „Hello, nice to see you“ begrüßen. Nächster Termin ist 17.30 Uhr im Hafen von Izola. In Maccagno hatte François mit Sreco abgemacht, dass ein paar von uns am Donnerstag Abend an der Ueberführung der viertschnellsten Regattayacht Sloweniens von Portoroz nach Izola teilnehmen dürfen. Unter Hochspannung fah-



ren wir, das sind Kuk, Sonja, Maja, François, Andrew, Brigitte, Michi, Sreco und ich, mit zwei Autos Richtung Portoroz. Im Hafen angekommen steuern wir auf Steg F zu, wo sich die Super Yacht befinden soll. Mein Blick für schnelle Yachten kann an diesem Steg jedoch keine Rennyacht ausmachen. Dennoch führt uns Sreco auf Steg F, wo er ziemlich am Ende vor einer Bavaria 37 stehen bleibt. Ob François da wohl etwas falsch verstanden hat? Nichts desto trotz, erle-

ben wir einen „supi“ Nachttörn unter Sternenhimmel von Portoroz via Hafen Piran nach Izola. Mit Kuks Auto fahren François, Kuk und ich zurück nach Portoroz, um die beiden Autos zu holen. Wieder zurück in Izola stehe ich vor einem unlösbaren Parkplatzproblem. Auch Kuk und François habe ich plötzlich aus den Augen verloren. Verzweifelt drehe ich Runde um Runde auf der Suche nach einem Parkplatz. Minuten vergehen. Langsam geht mir die Geduld verloren. Mein Nervenkostüm war auch schon robuster. Ein letzter verzweifelter Versuch – ich biege in eine enge Seitenstrasse, die in einen Hinterhof mündet. Auch da sind wieder sämtliche Parkplätze belegt. Oder doch nicht? Ganz zu hinterst ist noch ein Platz frei. Meine Anspannung lässt nach. Sowie ich aussteigen will, kommt ein Schatten auf mich zugerannt. Komplette ausser Atem steht plötzlich Kuk vor mir. Der arme Kerl ist mir die ganze Zeit nachgerannt als ich meine Runden drehte. Immer als er mich beinahe eingeholt hatte, fuhr ich wieder weiter. Kuk und François haben ihre Autos beim grossen Parkplatz am Hafen abgestellt obwohl die Einfahrt-Barriere geschlossen war. Ich entschliesse mich, es ihnen nachzumachen. Kuk sei Dank! Beinahe wäre ich mit leerem Magen, unverrichteter Dinge zurück zum Hotel gefahren. Kuk führt mich ins Restaurant, wo die Portion Cevapcici und ein grosses Bier bereits auf mich warten. Mit einem herzlichen „Hello“ werden wir von den slowenischen Fireball-Seglern empfangen, die uns dann gleich zum Nachtessen einladen. Um ca. 23:30 Uhr geht für uns ein langer Tag zu Ende.

(Fortsetzung von Brigitte)

Freitag

Die erhofften 2 – 3 Bft. Wind scheinen in weiter Ferne zu sein. Ein Team mag nicht abwarten und lässt das Boot die schwierige Schwimrampe hinunter. Optimistisch und voller Tatendrang verlassen Theo und Werner den Hafen. Wir anderen warten ab – bis auch wir müssen... Wir schlagen uns auf dem Wasser eini-

ge Stunden tote Zeit bei 0 – 1 unregelmässigen Windstärken um die Ohren, bis wir wieder an Land dürfen. Geht das die nächsten Tage auch so weiter?



An Land spendieren unsere tschechischen Freunde ein Fass Bier...Nicht müde und auch nicht hungrig... doch heute abend sind wir gleich zweifach zum Abendessen geladen. Zuerst vom örtlichen Club zum Pastaessen und nachher in ein Restaurant im hügligen Hinterland. Die Pasta lassen wir mal aus, da wir zwei Essen nach so einem Tag schon gar nicht verdient haben... Es zeigt sich, dass dieser Entscheid sehr weise ist, denn wir werden am zweiten Abendessen mit etlichen grosszügigen Gängen feiner Kost verwöhnt. Wenn jemand sich bis zum letzten Gang eisern durchgegessen hat, dann kann es nur der Kurt Liecht gewesen sein...

Samstag

Heute hat es schon mehr Wind. Wir überlegen uns krampfhaft, wie wir an dieser Rampe einwasern und das Boot ohne abzutreiben drehen können. Kurt Liechti und Werner Meier machen es uns vor... Doch oh Schreck, das Boot treibt ab. Durch einen beherzten Sprung auf das Vordeck kann Kurt grösseren Schaden vermeiden und sich von den an der Mole festgemachten Booten abstossen. Ratlos stehen wir da und überlegen uns, wie wir es anstellen könnten. Da kommt die Idee! Wofür haben wir denn das Abschleppseil! Wir befestigen es am Heck am

Umlenkblock der Spishot. Wenn wir das Schiff drehen, können wir das Heck vom Land aus mit dem Seil führen. Das Vorschiff (Vorstag) führen wir vom Schwimmfloss aus. Die Idee funktioniert und innerlich triumphieren wir schon... Das Boot ist gedreht, wir nehmen Fahrt auf, Kommando „Andy lass die Leine los!“. Doch auf einmal stockt es und ruckartig bleiben wir stehen. Steuermann Adrian schimpft drauf los, da er denkt, wir sind an der Boje hängen geblieben. Ein klärender Blick zurück, Andy liegt auf der Rampe, unsere Abschleppleine um die Beine verwickelt... oh weh... Adrian's Nerven liegen blank... Ich versuche ihn zu beruhigen... Glücklicherweise kann sich Andy rechtzeitig befreien und wir können schadlos wieder Fahrt aufnehmen.

Der Wind frischt weiter auf. Heute gilts ernst. Kurt Liechti und Wiedereinsteiger Werner Meier segeln sich ein. Mit ihrer Kenterung bieten sie uns eine showreife Einlage. Werni Meier an der Pinne beweist, dass er trotz seinen 61 Jahren, ein ernstzunehmender Gegner ist. Chapeau. Bei 3 – 4 Windstärken demonstrieren die Moser Bros ihre Überlegenheit. Kuk und Sonja sind enorm in Fahrt und belegen am Abend den 2. Platz in der Gesamtwertung. Wir sind mit grossem Abstand an dritter Stelle, dicht gefolgt von Theo und Werner sowie Caryl und Jaromir.

An Land unterhält uns das Altersheim mit... Maja und Werner schwingen das Tanzbein...





Heute haben wir Hunger! Es gibt Polenta mit Fisch in Sauce. Adrian kommt voll auf seine Kosten, so kann er seine ungeliebte Polenta mit den Fischen aus den umliegenden Tellern tauschen. Vor allem die Tintenfischli und Muscheln „vernuschte“ er mit Hochgenuss. Leider bleiben dafür andere Segler noch etwas hungrig. Der zu später Stunde bestellte Palatschinken schafft teilweise Abhilfe. Mit Livemusik und Tanz geht der Abend zu Ende. Ich mache mit den Trötschi's noch einen Abendspaziergang. Dabei treffen wir auf François und Andrew, die vor dem Zubettgehen eine Pizza vernaschen.

Sonntag

Heute haben wir mehr Wind, teilweise in den Böen bis 5 Bft. Wir wissen genau, dass Theo und

Werner uns jagen. Wir strengen uns an, jeglichen grösseren Schaden zu vermeiden, doch bereits beim 1. Lauf gehen drei Boote vor uns durchs Ziel, dabei Theo und Werner gleich als 2. Jetzt sind sie vor uns. Der 2. Lauf gelingt uns auch nicht gerade besonders, denn der



Wind ist noch stärker... oh Schreck im letzten Lauf in guter Position berühren wir das Luvfass und kentern gleich auch noch. Scheisse...! Jetzt sind wir sicher, dass wir unsere 3. Position verloren haben. Schade. Nolle/Davis, die heute mächtig aufgedreht haben, gewinnen vor den Moser Bros den letzten Lauf. In der Endabrechnung gewinnen Moser/Moser vor Venhoda/Zaugg und... dann überraschenderweise kommen wir dennoch an 3. Stelle punktgleich mit den 4. platzierten Carel und Jaromir. Da hatten wir wirklich Glück.

Die Preisverteilung lässt länger auf sich warten. Wir sind alle etwas nervös, da wir die lange Heimreise antreten müssen. Die Arbeit am Montag wartet... Gegen ca. 19.00 Uhr ist es soweit und wir treten die Heimfahrt an. Schon bei der Abfahrt von Izola bemerken wir eine grosse schwarze bedrohliche Wolke in Richtung Venedig, aus der Blitze kommen. Diese ist jedoch noch sehr weit entfernt, so hoffen wir, dass sie sich bis wir dort sind verzogen haben wird. Doch dem ist nicht so. Bei Venedig zeigt uns die Wolke, was sie so drauf hat. Aus ihr schiessen die Blitze quer und senk-

Slovenian Championship 2001											
Ran	Boot	Helm	Crew	1	2	3	4	5	6	7	Total
Rang	Boot	Helm	Crew	1	2	3	4	5	6	7	Total
1	SUI 14540	Erich Moser	Ruedi Moser	1	1	1	2	3	1	2	8
2	SUI 14718	Kurt Venhoda	Sonja Zaugg	2	2	2	1	1	4	6	12
3	SUI 14724	Adrian Huber	Brigitte Mauchle	4	6	3	3	4	5	9	25
4	CZE 14729	Kyhos	Rokusek	5	5	4	4	8	3	4	25
5	GER 14508	Jörg Nolle	Andrew Davies	6	4	DN	8	7	2	1	28
6	SUI 14739	Theo Ganz	Werner Aebi	3	3	7	5	2	9	8	28
7	SUI 14726	Werner Meier	Kurt Liechli	11	13	6	6	5	DSQ	5	45
8	SLO 14	Gollias	Leskovec	7	7	9	10	10	15	7	50
9	CZE 14091	Mudra	Sedivcova	DNC	9	10	7	17	8	11	62
10	SUI 14752	Maja Suter	François Schluch-	15	8	5	16	9	11	DNF	64
11	SLO 14731	Domen Kansky	Miha Slekovec	14	10	8	12	6	17	17	67
12	CZE 11620	Kratky	Kratky	8	11	12	13	13	14	13	70
13	SLO 14730	Kavcic	Pecaver	12	15	11	14	11	12	10	70
14	SLO 14732	Jadek	Ravnikar	15	14	14	9	12	10	12	71
15	GER 14189	Hubert Trötschler	Michael Mauchle	13	12	13	15	15	16	DNC	84
16	CZE 13927	Svoboda	Juppe	10	DNC	DN	11	16	7	15	87
17	SLO 14733	Skergel	Jankovic	18	DNC	15	18	19	18	16	104
18	SUI 14553	Glenn Peverell	Andreas Stocker	DNC	DNC	DN	DNC	14	6	3	107
19	SLO 11	Jakop	Jovan	17	18	16	20	18	19	20	108
20	SLO 14054	Hocevar	Potocar	19	16	19	19	21	20	21	114
21	SLO 17	Peckaj	Peckaj	20	DNC	17	17	20	22	18	114
22	SLO 8	Kralj	Kralj	DNC	17	18	DNC	22	21	19	125
23	CZE 13597	Sara	Porizek	DNC	DNC	DN	DNC	DNC	13	14	139
24	AUS 14696	Schulz	Shore	9	DNC	DN	DNC	DNC	DNC	DNC	149

Plauschwochenende am Schluchsee



recht, Regen wie aus Kübeln. Wir können kaum noch 30 km/Std. fahren. Auf der Gegenfahrbahn brennt in diesem Nass ein Auto lichterloh. Was ist da wohl passiert? Wir verlassen unbeschadet die Gewitterzone, um in die nächste zu fahren. Zum Glück haben wir vor der Reise die „abgelatschten“ Sommer- mit brandneuen Winterpneus getauscht... Dann haben wir freie Fahrt bis nach Hause. Dem Kuk und der Sonja dürfte diese Nachhausefahrt auch in bester Erinnerung bleiben. Ist es doch schön, Fireballfreunde zu haben, welche Kleingeld in der Tasche haben! Erich sei Dank.... Wir wissen ja, dass ihr gerne den Bergpreis holt... doch ist es beim Nachhausefahren wirklich nötig? Empfehlung des Wo-

chendes: Nimm immer einen Kanister Benzin als Vorrat mit! Um 02.00 Uhr sind auch wir zu Hause. Gute Nacht bis zum nächsten Mal.

SUI14724
Brigitte & Adrian

[Die Redaktion: Die unglaubliche Gastfreundschaft der Slowenen macht diesen Anlass zu einem super Ereigniss. Dem Slowenischen Team sei herzlich gedankt!]

Plauschwochenende am Schluchsee, am 8.-9. September 2001

Zwischen 12.00 und 13.00 Uhr trafen wir uns am Schluchsee. Wir, das heisst Adi, Brigitte, Michi, A.J., Geri, Sonja, Kuk, Barbara, ihre Schwester Anna, Hubert und ich.

Schlotternd und mit steifen Fingern stellten wir die Schiffe auf. Es war saukalt, regnete und der Wind kam von allen Seiten. Und erst noch böig!! Toll!! Hab ich mich wirklich für das Richtige entschieden?



Völlig durchfrozen wärmten wir uns bei einer währschaften Kartoffelsuppe mit Würstli im schönen Klubhaus. Der Bauch wieder warm, die Finger wieder aufgetaut, musste nur noch

eine Frage geklärt werden: Wer mit wem? So gings dann also hinaus in den Kampf gegen die Elemente. Die „Warmduscher“ und „Schattenparker“ blieben im warmen Klubhaus.

Zwei Stunden später hatten sich auch die hartgesottene ausgetobt und sassen mit roten Backen, völlig durchnässt, die Finger um die Mugtassen gewickelt, an der Wärme. Es wurde gefachsimpelt, Erfahrungen ausgetauscht und den Hubertschen Geschichten gelauscht. Der Rest des Abends ist schnell erzählt: gutes Essen, guter Wein, gute Gespräche.

Am Sonntagmorgen wurden wir dann nochmals richtig verwöhnt von den Trötschlers: Kaffeeduft, frische Brötchen, Lachs... Geris Augen leuchten!

Draussen zeigt das Thermometer 5 Grad, nu nöd stressä!

Gegen 11.00 Uhr stiegen wir in die Segelklammotten. Der Wind war supi und wir genossen die ganze Länge des Schluchsees. Ein herrlicher Segeltag.

Zum Abschluss möchte ich mich im Namen aller Beteiligten ganz herzlich bei der Familie Trötschler für die Gastfreundschaft bedanken. Es war supi!!

Barbara Carmody



Brief an die SF - Gazette
Rückblick auf eine wunderschöne Zeit

Wenn man sich nach 25 Jahren entscheidet, mit regelmässigem Regattieren auf dem Fireball aufzuhören, ist das wahrscheinlich ein paar Zeilen wert; für diejenigen die immer noch dabei sind - es sind nicht mehr viele - und gerne in Erinnerungen schwelgen. Aber auch für die Jungen, Neuen, die man leider auch an einer Hand abzählen kann und wissen wollen, wie es früher war.

Irgendwie habe ich es gespürt. Es sollte meine letzte Regatta mit eigenem Schiff sein. Und der Abschluss hätte nicht schöner sein können; nicht vom Resultat her, solche Dinge zählen in der Rückschau sowieso nicht. Es war in Mammern, an der letzten Frühlingsregatta. Last but not least. Ste Ritzler und seine rührige Crew hatten eine fetzige Musik organisiert, wir tanzten uns die Beine wund, tranken wohl einiges über den Durst (gottseidank hatte es am nächsten Morgen keinen Wind) und ich dachte 'Schade, dass Regi nicht dabei ist'. Und das war sicherlich auch ein Grund aufzuhören: Jahrelang hatten wir zusammen regattiert - es waren wohl sicherlich zwanzig - wir hatten unvergessliche Erlebnisse, wir haben manchmal gewonnen, oft gestritten oder vor Freude gejauchzt und irgend einmal erschöpft es sich. Ich erinnere mich noch an eine Sturmregatta in Estavayer, als Regi das erste und einzige Mal abgeborgten werden musste oder als wir zu spät an den Sempachersee kamen in zwanzig Minuten startklar waren und das Feld von hinten aufrollten. Unter Spi waren wir nicht zu schlagen. Und selbstverständlich erinnere ich mich an all die Vorschoter, die in diesen 25 Jahren mitgesegelt sind: Simon, Kurt, Markus, Käthi, François, Birgit, Johann, Urs, Thomas, Stefan, Eugen, Mianne, Barbara, Samuel, Sven. Aber genau dieser ewige Wechsel waren auch ein Grund aufzuhören: Man glaubt, eine neue gute Crew gefunden zu haben, baut sie auf und dann merkt man schon nach einer Saison, dass die Chemie nicht stimmt oder Segeln nicht den Stellenwert einnimmt, den ich mir vorgestellt habe. Mein Gott, was haben wir alles erlebt: Meine erste SM in Stansstaad 1976, als wir mit einem FD-Ersatzspi segeln wollten, oder 1982 die WM in Weymouth als es Regi immer schlecht war und es nicht wegen dem englische Frühstücksspeck sondern wegen der Schwangerschaft mit Sarah war. Oder diese Regatta in Nieuwpoort 1983, als es Tote gab und wir nur dank zögerlicher Regattaleitung noch an Land waren und die Boote am Boden anbinden mussten. Unvergesslich auch die Trainings in Port Camargue, wo die Spisurfs erst endeten, wenn die Arme immer länger wurden. Dafür waren die Ausgänge umso endloser.

Jetzt sind wir also zu den Yachties übergetreten und segeln zusammen ein klassisches, offenes Rennboot mit wunderschönem Teakstabdeck, gebaut von der renommierten Bootswerft Luthi aus Crans/VD. Ein Schwesternschiff sorgt für gute Konkurrenz und klar wollen wir die Blaubandregatta gewinnen.

Ebenso klar ist, dass ich nicht zum letzten Mal Fireball gesegelt habe, nachdem ich mit viel Herzblut die Flotte an unserem See gross gemacht habe. Der Fireball muss weiterleben, aber es braucht neue Leute und neue Ideen.

Föni

(auf Z8067 „Flirt“, Z 12384 „Baloo“, Z 13663 „Bingo“, SUI 14235 „backup“, SUI 13080 „??“)

Jahresbericht vom "flotten Chef" Bielersee

- ☺ Schon bald ein Jahr als neuer Flottenchef hinter mir.
- ☺ 6 Mann/Frauschaften nahmen an den nationalen/internationalen Regatten teil.
- ☺ 2 neue Duvoisin-Boote auf dem Bielersee.
- ☺ Marsiges Training am 19. Mai im Rusel, mit anschliessender Taufe von "espressa". 7 Boote nahmen an dem von Marc Hauser (der Mann mit dem Marsstein aus der Omanwüste) geleiteten Training teil.
- ☺ Bärgluftwoche mit 5 Fürböle (gleichviel wie Laser und 420er!).
- ☹ Der Jollencup fiel ins Wasser: leider zwei Tage Dauerregen ohne Wind.
- ☺ Einziger Lichtblick am Jollencup: Majas neu-



er Böle wird auf den Namen "white magic" getauft!

- ☺ Silvan und Donat segeln die erste Saison mit dem "espresso" und schlagen sich erstaunlich gut.
- ☺ 4 YCB Boote an EM/WM in Rom. Theo und Renat fahren auf den 20igsten Rang an der WM!
- ☹ Die Resultate an der SM auf dem Walensee fielen dürrtig aus.

- ☺ Clubhaussitting zusammen mit den Cruisern, mit vorgängigem "Schwümmle" auf dem Jolimont. S'hat den Cruisern und uns Fürböler enorm Spass gemacht und niemand bekam wegen dem Pilzgericht Bauchweh!
- ☺ Izola war eine Reise wert. Tolle Gastfreundschaft der Slowenen (da können wir noch was lernen).
- ☹ Die SF - Vorstandssitzungen habe ich leider immer verpasst (sorry François und VorstandskollegInnen). Kann mich wenigstens 2002 noch steigern.

Mit den besten Grüssen für die neue Saison 2002

Werner von SUI 14760 expressa

FLOTTE WALENSEE

Schon wieder ist ein ereignisreiches Walensee-Jahr fast vorbei. Wir erlebten viele wunderschöne Segeltage, durften das Trainingslager durchführen, sowie die SM 2001. Beide Anlässe fanden in Mühlehorn statt. Markus, als noch amtierender Flotten (r) Chef, ist seit einiger Zeit auch Präsident der Interessengemeinschaft für Trockenplätze in Mühlehorn. Uebrigens, der Kuk ist Aktuar, die Fireballer sind also auch in diesem Verein zahlreich vertreten.

Ende April fing die Saison auf dem Walensee an. Jedes schöne Wochenende waren Fireballs auf dem See präsent. Mosers und Supidus, zeigten sich ausserdem sehr oft auswärts.

23. / 24. Juni amteten Erstere als Trainer. Ein excellentes Wochenende mit allem Drum und Dran, bei dem alle TeilnehmerInnen profitieren konnten.

Der Juli stand für einen Grossteil der Walensee Flotte ganz im Zeichen der EM / WM in Rom. Und dann Ende August, eben, die SM, an der alle Walensee-Fireballs motiviert teilnahmen; und seither, ob ihrs glaubt oder nicht, steht unser Ermelyn im Schärmen.



Unsere kleine Flotte bekam dieses Jahr auch ab und zu Besuch: Claudia und Beat / Melmics / Kaki und Böbel / Renneckes usw. So hatten wir oft spontan die Möglichkeit miteinander zu segeln, und anschliessend zu bräteln oder die neusten News auszutauschen. Diese Zusammenkünfte erlebte ich immer als lustig und locker. Wir können halt nicht viel bieten, haben weder Clublokal noch Motorboot. Aber immerhin eine mehr oder weniger saubere Feuerstelle, WC, kaltes Wasser und viel Wind – manchmal.

Also, Leute von anderen Revieren, ihr seid jederzeit herzlich willkommen.

Und noch dies, neu im Internet:
 → http://www.geocities.com/itm_walensee
 → i.t.m@bluewin.ch

Nelly Krieg SUI 14539

Flottenbericht Hallwil 2001

Wie letztes Mal berichtet, startete die flotte Flotte Hallwil mit neuem "Führungsmodell" in die Saison. Die verschiedenen Anlässe wurden rege besucht und eine sehr gute Teamarbeit half über Organisationslücken und Mängel hinweg. DANKE.

Die Saison hatte mit einem schönen Seemannsgarnabend bei Ursi und Theo begonnen. Gerne liessen wir uns angesichts ihrer neuen Jacht und den Weltumsegelungsplänen zum Träumen verführen.

Die beiden Trainings auf dem Wasser und am Land wurden gut besucht und es wurde viel gefachsimpelt. Auch das Leiten einer ABC Regatta hat dazu beigetragen, die Gedanken, Anliegen und Probleme der Regattaleitung besser zu verstehen.

Die Regatta-Aktivität der Flotte war recht gut:

- 2 Boote an EM/WM
- 4 Boote an der SM Walensee
- 3 Clubregatten



Richi Scheller der neue Flottenmeister 01

Alles in allem eine gute Saison, stossen wir doch auf die kommende an!
 Mit etwas mehr Teilnahme an den Regatten!!

Das Flotte(n) Team

Beitritt



SwissFireball Beitrittserklärung/Inscription

Mitgliederbeiträge: Aktive 80.-, Junioren 50.-,

Ich trete als Aktiv Passivmitglied bei.
Je m'inscris comme membre actif passif.

Name / Nom: _____

Vorname / Prénom: _____

Strasse / Rue: _____

PLZ / CP: _____ Ort / Lieu: _____

e-mail: _____

Geburtsdatum / Date de naissance : _____

Telephon / Téléphone: (P) _____ (G) _____

Natel _____ Fax _____

Segelklub / Club de Voile: _____

Fireball SUI- _____

Datum / Date: _____

Unterschrift / Signature: _____



CopyQuick

Pierre-Alain Mouttet

Für Broschüren,
Dissertationen,
Serienbriefe,
Drucksachen usw..
kommen Sie zu
CopyQuick.
Hier entsteht aus
Ihrem Puzzle in
einem Arbeitsgang
Ihr Gesamtkunstwerk,
und das Digital!

Filiale
Bahnhofgalerie Bern
+
Bahnhofpapeterie
365 Tage offen !!!

Meisterschaft



CopyQuick
Pierre-Alain Mouttet
Bahnhofgalerie 10a
3011 Bern
Tel 031 328 29 21
Fax 031 328 29 30
www.copyquick.ch

Meisterhaft

.....weitere Filialen
in Bern, Flamatt und
Westschweiz.....

Zu kaufen gesucht

Trailer für Fireball (ohne Slipwagen)

Hartmut Stuess Wannerstrasse 47/19 CH-8045 Zürich P: 01 461 66 02
hartmut.stuess@swissonline.ch

Zu verkaufen

Fireball SUI 14147

Duvoisin Composite 1992, 1 Satz Segel, Blache schönes Boot, Regattaausrüstung, alles in sehr gutem Zustand

VP: CHF 4'000.--

Lindy und Lucien Preuss, P: 01 383 74 81, G: 01 381 74 44 , p.and.p@pop.agri.ch

Fireball SUI 13943

1988, Steinmeier, Voll-Epoxy, 1 Gross, 2 Fock, 2 Spi, Oberblache, Unterblache, Kompass, guter Zustand, Regattaboot

Preis: CHF 3'000.-

Pia Buser, Roland Sutterlüty Oberschwänden 3, 8757 Filzbach
P: 055 614 14 01, G: 055 645 40 47, roland.sutterluety@bluewin.ch

Fireball GBR 14635

1997 Winder, Proctor Stratus Mast, Proctor Boom, Super Spar Spinnaker pole, Winder centreboard, fixed rudder, new top and bottom cover, Number One main / jib, P&B Spinnaker, Combi Trailer / trolley. It has also never been lent to anyone and I have only sailed it with Keith Escritt, Neil Thornton (Number One sails.), Ian Pinnell (P&B), new suit of P&B's.

GBP 6250 or GBP 5500 without new P&B sails

(If they have a trailer I can reduce the price.)

Andrew.Davies@Fireball.onyxnet.co.uk

Redaktionsschluss Gazette Nr. 1-2002:

10. Februar 2002

Impressum:

Swiss Fireball

Vierteljährlich erscheinendes Vereinsorgan mit ca. 300 Exemplaren

Redaktion:

Layout:

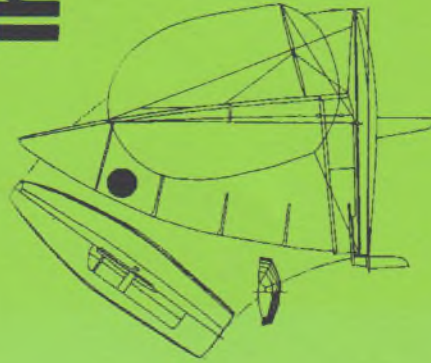
Druck:

Maja Suter, Grossholzweg 14, 3073 Gümligen

Beat Stocker, Grafenauweg 11, 6300 Zug

Copy Quick Bern

international Fireball



Gewicht: 79,4 kg
Länge: 4,93 m
Segel: 13 m²

Über 14700 Boote

Friendly ...

Faire Wettkämpfe, freundschaftliche
Atmosphäre...
Trainings mit heissen Tips und
Tricks der Cracks verhelfen zu
unvergleichlichem Segelerfolg...
und Regatta-Erfolg...

Fun ...

Leichtes Handling zu Wasser
und zu Land...
Geschicklichkeit zählt mehr als
rohe Kraft...
Gemischte Crews segeln erfolgreich
selbst auf höchstem Niveau...

Fast ...

Sein geringes Gewicht gibt ihm
die explosive Spritzigkeit...
Sein flacher Gietrumpf lässt ihn
über die Wellen fliegen...

PP
3000 Bern 9

Adressberichtigung an:
Swiss Fireball
Rüestelweg 6
5073 Gipf-Oberfrick